

Volvo PV60 1946–50

MOTORNYTT **fredag 6 december**
Föregående **onsdag 4 december**

1. Provkörning: Hyundai Nexo – bränslecell är framtid, eller?

Publicerad 2019-11-27, 06:28

Tillverkarna jobbar febrilt med att följa med i utvecklingen av mer miljöriktiga bilar. Batterielbilarna har fått mest uppmärksamhet men de går en tuff kamp mot bränslecellsbilarna. Hyundai är med på båda sidor och i ena ringhörnan står deras vätgasbil Nexo.



VAD ÄR NYTT?

Bilen i sig är inte pinfärsk men det är första gången vi får chans att köra den på hemmaplan och med tanke på Sveriges klimat och batterielbilarnas räckviddstapp i låga temperaturer kanske det är Nexo och tekniken den har som ska visa oss hur framtidens transporter kommer att se ut.

Nexo är Hyundais första bil med en plattform som från grunden är byggd för att husera en bränslecell med tillhörande vätgastankar med mera. Viktigt att tänka på är att en bränslecellsbil faktiskt är en elbil men istället för att ha elektroner i ett batteri kommer elektronerna från en kemisk reaktion med vätgas och syre.

Det finns dock ett batteri taget från Ioniq Hybrid som ibland matar elmotorn för att motverka märkbara fördröjningar i bränslecellen. Det hela ska ge 66,6 mils räckvidd enligt WLTP-cykeln och bilen tankas på några få minuter.

Det första man noterar när man har fått lite tid med Nexo är designen, både inuti och utanpå är den tuff.

Interiört ser det inte alls ut som i någon annan Hyundai. Pekskärmen är större och den mycket höga mittkonsolen saknas i de mer konventionella Hyundaibilarna. På nämnda mittkonsol finns mängder med knappar och vred, ett av dem för att kunna bläddra runt i menyerna.

Det funkar utmärkt, bättre än i de andra vagnarna koreanerna producerar. Trist att de inte finns även i dessa; med tanke på att gränssnittet är likadant borde det inte vara speciellt svårt att integrera.



Annorlunda design interiört. Häftig!

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?
Förutom att det vid acceleration ibland kan höras ett väsande ljud är det precis som om man kör vilken elbil som helst.



Den matta färgen är riktigt snygg.

Det kanske inte var helt sant. Elmotorns 163 hästkrafter gör inte att det känns som en Tesla när man trycker på. Det är absolut tillräckligt med kraft, men ibland kan Nexo kännas trött när man kommit upp i högre hastighet och vill accelerera lite till. Däremot är den precis lika smidig i stadstrafik som Teslorna.

Avsaknaden av kraft kan förlåtas då bilen inte alls är tänkt att var sportigt rolig, det märks inte minst på total avsaknad av sportläge. Istället får man nöja sig med Normal, Eco och Eco+. Det märks också på styrningen som är lätt, vilket även det är postivt när det kommer till vardags-körning.

Det är tydligt att det är en av Hyundais mer påkostade bilar samtidigt som det inte är någon lyxkärra. Nexo är hyfsat ljudisolerad men vindljud stör inne i kupén. Vägljudet är inte lika påfallande, men det finns där. Rullkomforten är det inget fel på men det märks när man kör över broskarvarar.

Sittpositionen blir inte bättre än bra. Stolen är monterad för högt i min smak och jag hade velat ha ratten lite närmare. Det kanske inte låter särskilt fantastiskt men den är faktiskt fin att både köra och åka i. Hur klarar den sig mot konkurrenterna? Jättebra i och med att det är den enda bränslecellssuven på marknaden. Nästa Nürburgringrekord?

NÖRDFAKTA.

Genom att det behövs syre till bränslecellen måste bilen svälja en hel del luft. Det krävs dessutom att luften är ren och den leds därför genom ett filter innan den går till bränslecellen. Det som blir över släpps ut. Hyundai hävdar att Nexo har potentialen att rena 26,9 kg luft under en timmes körning, lika mycket som 42 vuxna andas under samma tid.

Det enda utsläppet från en bränslecellsbil är vatten. Nexo samlar upp det i en liten tank och sprutar ut när tillfälle ges. När man stannar tömmer den det som finns i vattentanken och blåser igenom hela systemet för att vara säker på att det inte blir något vatten kvar. Detta för att undvika att det fryser ifall bilen lämnas ute i kylan.

Fläktarna låter en del men absolut inte tillräckligt för att väcka grannarna. Ibland kan det också vara ganska rejält med vatten som behöver tömmas. Undvik alltså att parkera på parkettgolvet i hallen.



Under tanklocket ser det ut ungefär som på en vanlig gasbil. Det är högt från marken till bagageutrymmet, eftersom gastankar och batteri tar upp mycket utrymme.

BORDE JAG KÖPA EN?

Nej, absolut inte. Tekniken har bara tagit sina första stapplande steg. Infrastrukturen existerar knappt och på grund av de låga volymerna blir priset extremt högt. Det är också tydligt att det är en Hyundai, mycket är samma som i billigare bilar från koreanerna och i den här prisklassen förväntar man sig mer premiumkänsla än vad man får.

Däremot spelar det inte någon stor roll, Nexo var aldrig tänkt för massorna.

De enda möjliga motiveringarna för ett köp är ifall man antingen är väldigt intresserad av just tekniken eller vill stödja teknikens fortsatta utveckling. Det som man ska ta med sig från den här provkörningen är att Nexo funkar mer eller mindre precis som en vanlig bil.

Om infrastrukturen byggs ut kommer skiftet till mer hållbar fordonstrafik inte alls bli en särskilt stor förändring mot hur det fungerar idag.

HYUNDAI NEXO
TEKNISKA DATA

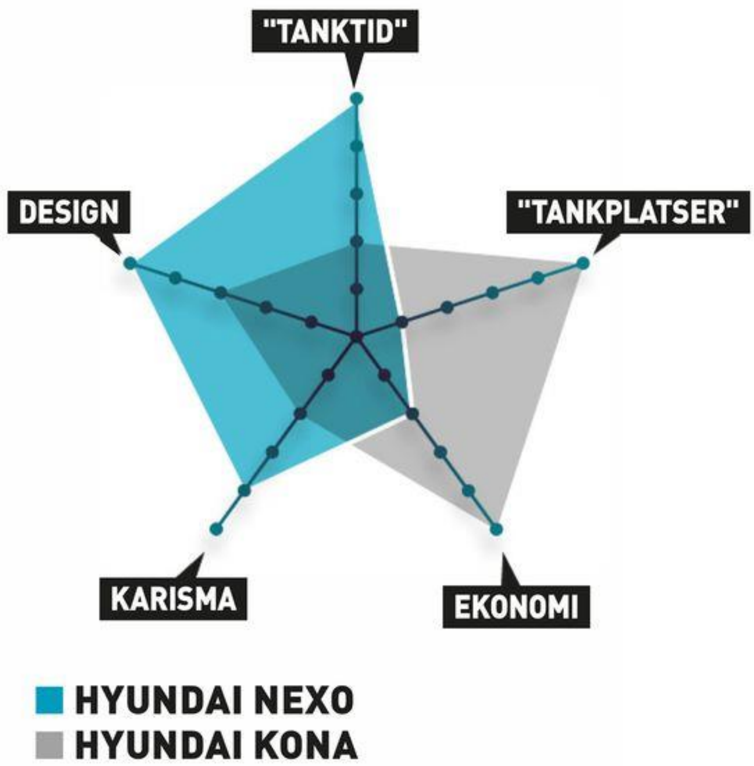
MOTOR: Elmotor, synkronpermanentmagnet, 163 hk, 395 Nm.

KAROSS: L/b/h 4 670/1 860/ 1 630 mm. Axelavstånd 2 790 mm. Tjänstevikt 1 814 kg. Bagagevolym 461 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 9,2 sek. Toppfart 179 km/h. Förbrukning 1 kg/100 km, CO_2 0 g/km

PRIS: 849 900:–. Aktuell nu.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Inga utsläpp förutom vatten. Elmotorns respons. Tankas på kort tid. Fungerar väldigt likt en förbränningsbil.

SÄMST: Ofantligt dyr, förväntad premiumkänsla saknas. Dåligt bagageutrymme.

★★★★

Av Elias Medelberg



[Här är nya Toyota Mirai: Vätgasbilen blir betydligt snyggare – och bakhjulsdriven]

2. Prov: Polestar 1 är en knäpp kompromiss som man bara måste älska

Publicerad 2019-11-26, 06:33, uppdaterad 2019-11-26, 17:38

Likt inget annat i bilvärlden gör Polestar 1 äntligen entré. Den är tveklöst 2019 års knäppaste och märkligaste bil som man älskar för att den finns och för att den är ett resultat av så många kompromisser att den är absolut kompromisslös!



Det enda tillvalet är matt lack, för knappt 60.000 kronor.
Fem olika kulörer finns att välja mellan.

Hur man än attackerar Polestar 1 slinker den undan och är något som den kanske absolut inte borde vara. Ta bara en så enkel sak som att karossen är tillverkad av kolfiber, för att hålla vikten nere.

Samtidigt väger den 2,35 ton. Här har vi förmodligen världens tyngsta kolfiberbil – tyngre än Porsches helelektriska stora bil Taycan!

Eller på ett annat plan: Polestar 1 är det nya elbilsmärkets första bil, och under den långa huven sitter en vråltrimmad fyrcylindrig bensinmotor med både turbo och kompressor.

Det är samma sak med karossen, som är av så kallad 2+2-typ med ett litet baksäte. Men i verkligheten är det långt ifrån lika användbart som baksätet i en Porsche 911. Polestar 1 har alltså ett baksäte, men ändå inte.

Även bagageutrymmet är kompromisslöst – eller kanske hellre hårt kompromissat med prioritet för batterier. Inte ens i superbilsklassen kan 126 bagageliter – om du har med laddsladden – anses som mycket, än värre om vi jämför med andra GT-bilar. Nya Porsche 911 rymmer 132 liter där fram.

Släktträdet är som sagt också ytterst ovanligt för en exklusiv prestandabil.

Det går inte att förneka det faktum att Polestar 1 i grund och botten är en Volvo och det är högst tveksamt om bilvärlden sett ett mer raffinerat/förvirrat upplägg för så kallad badge engineering (varumärkesmanipulering).



Aktern har många subtila och tydliga referenser till P1800. Den lilla bakvingen går automatiskt upp i 100 km/h och ner när man kör under 70. Luftmotstånd 0,365 med vingen uppfälld, 0,372 med vingen nere!

Det brukar gå till så här: Först kommer originalet och sedan räknar förmodligen en ekonom ut att det eventuellt skulle kunna vara lönsamt att även sälja den under ett annat varumärke, som undantagslöst är på dekis. Ta Saabs svanesångsmodeller 9-2X och 9-7X, den första en Subaru Impreza och den andra en Chevrolet Trailblazer – som exempel.

Ingen av modellerna blev någon försäljningssuccé även om de var bättre än originalbilarna. Men samlarbilar blev de – för Saabfanatiker.

Men Polestar 1 går från att vara en potentiell kronjuvel för Volvo – den visades som bekant upp 2013 som Volvo Concept Coupé och var då det finaste man kunde tänka sig i Volvofamiljen – till ett helt nytt bilmärkes startskott.

Har det tidigare hänt i bilhistorien – att ett bilmärkes konceptbil förvandlats till ett nytt och finare varumärke? Men det viktigaste med P1 är kanske inte själva bilen utan den fabrik som den byggs i och det är även det helt unikt. Bilen tillverkas i en ny fabrik i Chengdu i Kina och planen är att endast producera 500 enheter per år under tre år – det kommer alltså långt ifrån att bli en kassako.

Men fabriken hinner komma upp ur startblocken och senast 2023 ska det tillverkas en helt ny Polestarmodell i mycket större volym. Den ser vi verkligen fram emot, det lär bli märkets nya så kallade "Halomodell" – stjärna.

Interiören är också den ett strategiskt unikum. Alla som sätter sig bakom ratten känner igen sig från dagens moderna Volvobilar, men nu handlar det om en 1,7-miljonersbil och i den prisklassen brukar inredningens främsta uppgift vara att ge sin förare en känsla av yttersta exklusivitet och lyx.



Enligt Transportstyrelsen är provkörningsbilen registrerad som en Volvo!

Men här får man alltså en "massproducerad" inredning som kryddats med kolfiberinlägg. Visst har många exklusiva lågseriebilar tvingats låna reglage från massmärken, som när Ferrari Testarossa blinkade med Fiatspakar. Men här försöker man inte smyga in något, det är Volvo rakt igenom – även om designteamet justerat detaljer här och där och garnerat med exempelvis en illuminerad Polestarstjärna som speglar sig i glastaket.

Men exklusivt är det inte för en Volvoförare, däremot mycket elegant och avskalat på ett vis som exempelvis en Bentley Continental GT inte skulle kunna förstå meningen eller tjusningen med, om den hade ett medvetande.



Fram finns bromsar tillverkade av Akebono – med sexkolvs-ok. Skivorna har dimension 400 x 38 mm. Bak mäter de 390 mm. Bromskänslan är bra och övergången från regenereringen är inget man uppmärksammar. Fälgstorleken är 21 tum.



Bred! Inklusive backspeglar är P1 2,023 meter på bredden.

Likt som i många dyra brittiska sportbilar är infotainmentsystemet snarast utdaterat än uppdaterat. Man får hålla till godo med Volvos gamla Sensussystem och en liten skärm och en rätt dålig navigeringstjänst, samtidigt som exempelvis den mindre än hälften så dyra Polestar 2 får det nya Androidbaserade systemet och en större skärm.

Bortsett från drivlinan med sina 3,5 motorer är Polestar 1 en sju år gammal konceptbil som äntligen fått komma ut i verkligheten.

Ett annat udda världsrekord handlar om elektrifiering. I tider när helelektriska bilar fungerar som magneter på alla miljömedvetna och teknikälskande och Porsche har släppt sin första elbil kan en laddhybrid kännas lite lätt ålderdomlig – speciellt som Polestar enligt egen definition är "ett elbilsmärke".

Men för alla som inte riktigt vågar eller vill ta steget fullt ut har P1 världens längsta räckvidd i laddhybridvärlden, hela 12,5 mil enligt WLTP. Batterikapaciteten på 34 kWh är mig veterligen också ett rekord bland laddhybrider.

Det udda slutar inte här, även körupplevelsen är minst sagt märklig.

Men innan vi går in på huvudrätten tar vi en sväng runt bilen och studerar designen. Grillen har fått Polestarspråket, medan strålkastarna har Volvos Tors hammare. Jämfört med den stöddiga Volvo 90 har P1 vuxit ytterligare 7,5 cm på bredden. Tröskeldimensionen är definitivt supersportbilsbred, trots att dörrarna är helt normala i konstruktionen. Samtidigt är innerbredden densamma som i exempelvis Volvo V90.

Förklaringen är att P1 fått sig en karossbreddning i bästa Vallåkrastil. Mycket kosmetika som verkligen ger bilen en närvaro och visuell styrka. Personligen förförs jag allra mest av de breda bakre skärmarna med sina kraftiga linjer, akterns stubbighet och den korta kupén. Det finns drag från klassiska Volvo P1800 här och där, utan att bilen känns retro på något vis. Skickligt!

Har det funnits en snyggare Volvo? Definitivt ingen vackrare Polestar...

Kanske kan "mysteriet Polestar 1" vara så lättförklarat som att Polestar-vd:n Thomas Ingenlath, som bär ansvar för Volvos nya designspråk som alltså har sitt ursprung i denna bil från 2013, är så förälskad i formen att han kidnappade bilen till sitt eget varumärke? Kanske insisterade Thomas på att den skulle heta Polestar, trots att det skulle ha krävts för mycket teknikutveckling att göra den helelektrisk.

På plats i sportstolarna från Volvo känner man sig som hemma, även om man sitter lägre och sportigare. Stolarna är för övrigt riktigt bra. Att fönsterlinjen löper i samma nivå runt hela kupén ger en lyxig känsla av perfektion och att de bakre nackstöden har samma kurvatur som instrumenthuset knyter ihop helheten på ett elegant vis.



Stilren och tilltalande interiör med extra kolfiber. Volvotjänstebilister känner igen sig.

Vi hittar gamla bekantskaper som växelväljare och startvred av Kosta Bodakristall samt den märkliga metallrullen för körprogramsväljande. Växelväljaren måste dubbelklickas om man inte vill hamna i neutralläge och metallrullen som både ska snurras och tryckas nedåt är inget ergonomiskt mästerverk. Men karaktär har de.

Någon motor går inte igång när bilen slagits på och man kan listigt rulla iväg näst intill ljudlöst. Men nu uppkommer frågan, vilket körläge ska väljas? De flesta lär köra sin P1 på hybridläget där bilen själv väljer när och hur motorerna ska spela ihop.

De två bakre elmotorerna bjuder på ett lågt vinande ljud och man kan susa fram i hastigheter upp till 160 km/h på enbart el. Lunkar man på i maklig takt märks det nästan inte när bensinmotorn vaknar till liv.

Men man behöver inte köra genom många kurvor eller över fler än ett potthål för att vara säker på två saker. Polestar 1 är inget komfortmonster och inte heller en sinnlig körmaskin. 21-tummarna rullar kantigt över stora ojämnheter och styrningen är förälskad i sitt raktframläge.

Men det finns två relativt enkla åtgärder som kan ändra på det. Mer om det längre fram.

Ljudnivån är däremot GT-behaglig, här finns inget 911-bullrande från däcken, vindbruset är lågt och så länge bensinmotorn håller sig lugn går det tyst till.

Högst upp på körprogramsmenyn finns ett 4WD-läge där motorerna strävar efter att ge bilen ett 50/50-beteende. Lika mycket kraft till alla hjul. Det betyder att elmotorerna håller tillbaka när man fäller gaspedalen – för att invänta förbränningsmotorn.

Tvålitersfyran har både turbo och kompressor och kan ge 341 hk. Den har dessutom stöttning av en elektrisk startmotorgenerator på 47 hk. Tillsammans betyder det som mest 381 hk på framhjulen.

I vissa extremfall känns kraften i ratten och framhjulen kan tappa fäste på ett vis som man inte är van vid från fyrhjulsdrivna bilar. Det gäller faktiskt också bakhjulen, men av en annan anledning.

Den som vant sig med elbilars millisekundrespons vid gaspådrag får nu en motorteknisk historielektion i tre steg. Först kommer en nedväxling, sedan nästa fördröjning innan kompressorn laddar och därefter trycket från turbon. Som en slöja över kraften ligger en vanlig åttastegad automatlåda som ger ännu mer fluff åt – ursäkta – hedenhösupplevelsen.



Sätena går att få i antingen svart läder eller "Zinc nappa". Därmed är det slut på valmöjligheterna. Notera den mycket breda tröskeln och den breddade dörren som byggts på i ytterkant.

Därtill kommer nästa överraskning. Från denna minimalistiska och på många vis sofistikerade gentleman överraskar helt plötsligt ett motorljud som från en trimmad rallybil, märkligt nog med tydliga referenser av Subaruboxer, vilket alltså inte är fallet.

Men när väl kraften kommer, så kommer den. 1.000 Nm och 608 hk sätter rätt bra fart på 2,3 ton. I sportläget släpps elkraften på för fullt direkt och bilen kan bli lite överstyrd. 0–100 km/h ska gå på 4,2 sekunder och det är varken snabbt eller långsamt i dagens elektrifierade sportbilsvärld. Men effektfördröjningen tar bort lite av kraftens överraskningsmöjlighet.

Ett kurvigt parti i bergen ovanför Florens bekräftar tydligt att det här inte heller är en sinnligt lättfotad körmaskin. Även om bilens vikt inte känns som 2,3 ton slänger den sig inte villigt och spänstigt in i kurvorna, speciellt inte om man valt sportläget där styrningen kräver bicepskraft och inte alls går att lotsa med lätta fingrar på den eleganta Volvoratten.

Men Polestar ska förändra programmeringen och göra den lättare, och den som gillar mer känsla kan ställa in högre servoverkan i Individualinställningen, och få en mycket mer vaken bil. Men styrningen närmar sig aldrig 911-finlirsnivå.

Med växelväljaren kan den som tycker om elbilars enpedalsläge med automatisk regenerering och motorbroms välja program B. Det är inte Teslastarkt i ingreppet men ger en behaglig regenerering.

Körläget Pure betyder enbart eldrift och nu kommer en sensualitet över körningen. Gaspedalsharmonin med mjukt ingrepp och mer linjära reaktioner är trivsam även om fartökningen är mild i elbilssammanhang när nämnda 2,3 ton ska få fart av 232 elhästkrafter.

Men långt kommer man och den som kan ladda hemma lär inte behöva tanka ofta – om man inte använder sin bil för långa GT-resor. Och där gör den sig riktigt bra. I lite högre hastigheter fungerar fjädringen utmärkt, ljudnivån är som sagt låg och stolarna sköna. Som långfärdsbil utklassar P1 Porsche 911, om än inte Bentley Continental GT.



Gillar man komfort erbjuder de fina Öhlinsdämparna flera inställningsmöjligheter och satt i mjukt läge är fjädringen bra också i låga hastigheter. Men även här överraskar P1 genom att vara märkligt udda. På en trackdaybil för racenördar vore det helrätt att tvingas lyfta upp bakvagnen med en domkraft för att kunna ställa om hårdheten bak, men på en lyxig GT-bil? Inte så mycket, skulle jag tro. I P1 skulle man nog hellre gå in i menyn och välja hårdhet med några få kommandon utförda av fingertopparna.

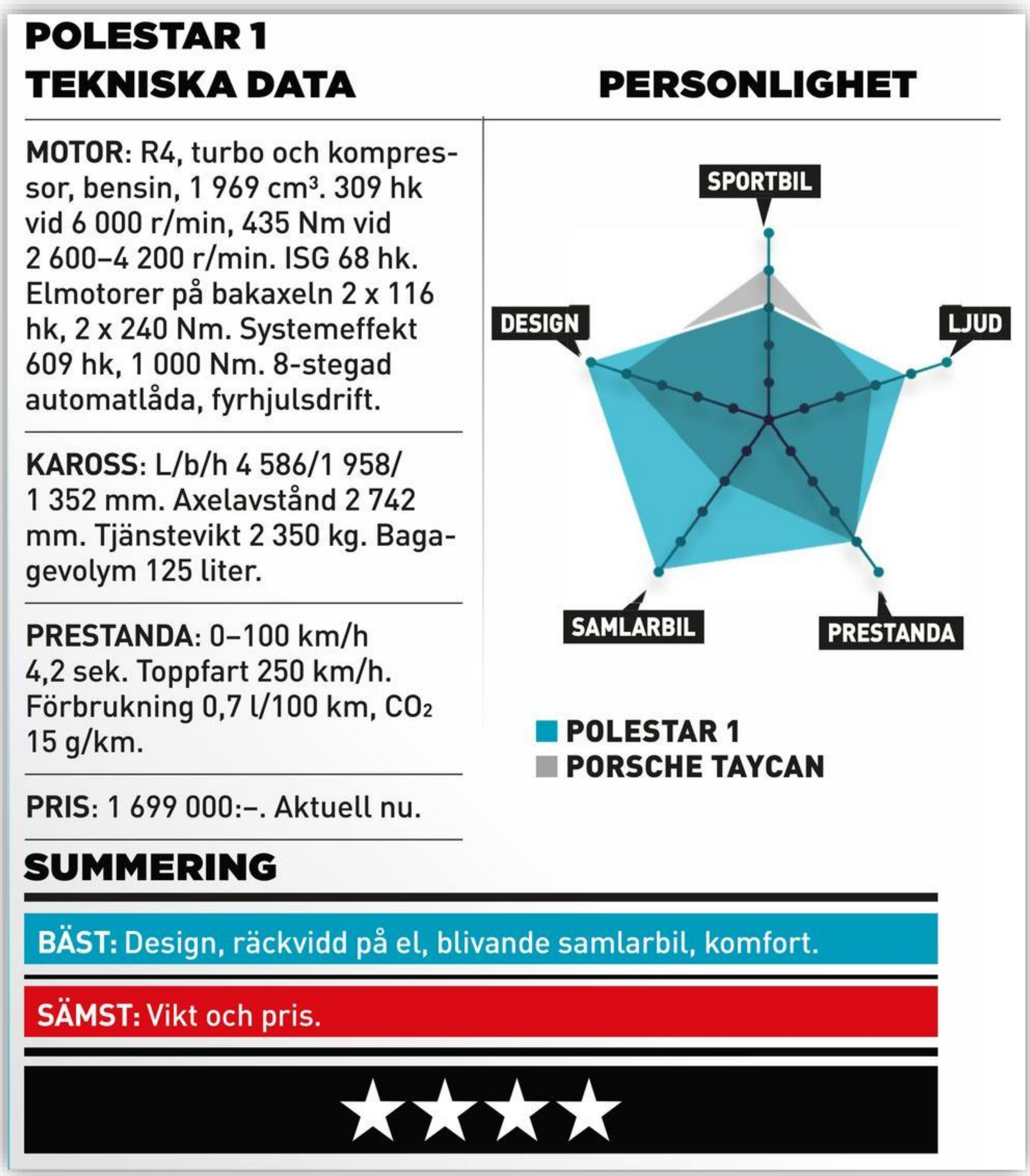


Synliga kopplingar är läckert. Snabbladdning max 50 kW. Hemma max 11 kW.
Uppgiven elförbrukning 25,5 kWh/100 km, vilket är högre än för Audis suv e-tron (23,3)!

Dags för sammanfattning: Polestar 1 är underbart udda och en av de vackrare bilar som visats upp de senaste sju åren … Vill man inte skrika ut sin rikedom utan hellre njuta av vetskapen av vad man har och samtidigt boosta sin egen image som excentriker, är P1 så rätt som det kan bli. På några års sikt är det också en samlarbil av rang. Kanske lite som Teslas första bil, en badge engineerade Lotus Elise som elkonverterades och fick namnet Tesla Roadster.

Men Porsche Taycan är så mycket mer framtid och en större körupplevelse. Och ett garage med en Tesla Model 3 Performance och en Porsche 911 – för samma peng som P1 – kan kännas ännu vassare.

Men det struntar Polestar 1 fullständigt i. En elektrifierad och rallykallebrummande elegant laddhybrid som saknar motstycke i bilvärlden. Kanske har Polestar tagit över den roll som Saab hade? Tekniskt spännande och udda bilar som man inte kan göra annat än gilla. Men denna gång med tekniska resurser och en hårdsatsande ägare i bakgrunden.



POLESTAR 1
TEKNISKA DATA

MOTOR: R4, turbo och kompressor, bensin, 1 969 cm³. 309 hk vid 6 000 r/min, 435 Nm vid 2 600–4 200 r/min. ISG 68 hk. Elmotorer på bakaxeln 2 x 116 hk, 2 x 240 Nm. Systemeffekt 609 hk, 1 000 Nm. 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 586/1 958/1 352 mm. Axelavstånd 2 742 mm. Tjänstevikt 2 350 kg. Bagagevolym 125 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 4,2 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 0,7 l/100 km, CO_2 15 g/km.

PRIS: 1 699 000:–. Aktuell nu.

PERSONLIGHET

SUMMERING

BÄST: Design, räckvidd på el, blivande samlarbil, komfort.

SÄMST: Vikt och pris.

★★★★

Fler galna skapelser

Mainstreamförnuft har aldrig skapat bilar som vi älskar för de intressanta egenskaperna. Ta Toyota Corolla som ett praktexempel på bra och tråkigt. Eller varför inte VW Golf?

Polestar 1 är en modern arvtagare till exempelvis Bristol Blenheim (googla!). Ibland är det mindre perfekta det man älskar allra mest – Porsche bygger sin succé på en "felplacerad" och dessutom luftkyld motor – med lömsk väghållning.

Polestar 1 har sin självskrivna plats bland bilhistoriens mest motsägelsefulla och älskvärda bilar.

Av Alrik Söderlind

3. Privatleasa Polestar 2 – så mycket kostar det

Publicerad 15 nov 2019 13:30

Polestar 2 är en av de elbilar som intresserar svenskar allra mest, naturligtvis delvis för att det är en Volvo-produkt. Nu har privatleasingpriset blivit officiellt. 5 499 kronor i månaden och bara 3 832 kronor när miljöbonusen räknas in. Men...



Polestar 2 är en av de elbilar som drar till sig mest intresse i Sverige.

Att ha Polestar 1 (laddhybriden med 600 hk) och Polestar 2 som tjänstebil/förmånsbil kostar en del. Polestar 1:s förmånsvärde ligger på 12 055 kronor per månad vilket vid en marginalskatt på 55 procent blir en nettokostnad på 6 630 kronor i månaden.

Polestar 2 har ett förmånsvärde på 3 761 kronor per månad vilket ger en månatlig nettokostnad på 2 070 kronor.

Nu berättar Volvo att helt elektriska bilmodellen Polestar 2, som börjar levereras under sommaren 2020, är tillgänglig för privatleasing. Priserna benämns av Volvo som konkurrenskraftiga.

Väljer du en ”standard” Polestar 2, det vill säga med Void-exteriör (svart lack, övriga kulörer kostar extra), WeaveTech-interiör och 19-tumshjul som kontant kostar 659 000 kronor, är månadskostnaden vid privatleasing 5 499 kronor. I och med att Polestar 2 är berättigad den statliga så kallade klimatbonusen för elbilar, som uppgår till 60 000 kronor, blir månadskostnaden 3 832 kronor per år.

För att nå nämnda månadsbelopp måste du dock lägga en kontantinsats på 20 procent, det vill säga 131 800 kronor.

LÄS MER: Här visas Volvos första elbil – inspirerad av Tesla



JÄMFÖRT MED TESLA MODEL 3

Polestar 2-konkurrenten Tesla Model 3 Long Range (kontantpris 659 900 kronor) kostar vid privatleasing 8 294 kronor per månad. Då har avdrag för klimatbonus (60 000 kronor) gjorts. I dealen ingår 18-tums vinterhjul (+400 kronor/månad) och en kontantinsats på 15 000 kronor. Motsvarande månadskostnad för Polestar 2, med 15 000 kronor kontantinsats och avdrag för klimatbonus men utan vinterhjul, är 7 076 kronor.

Helt utan kontantinsats kostar Polestar 2 per månad 7 493 kronor. Tesla erbjuder inte privat-leasing utan kontantinsats (15 000 kronor).

Utan kontantinsats blir Polestar dyrare att privatleasa

Vill man inte lägga någon kontantinsats blir månadskostnaden betydligt högre. Volvo/Polestar godtar kontantinsats på mellan noll och 30 procent.

Privatleasingavtalet löper över 36 månader och inkluderar 1 500 mil per år. Ingår gör även service med hämtning och lämning av bil.

Polestar 2 finns i dagsläget endast med en drivlina, nämligen två elmotorer på totalt 408 häst-krafter som driver samtliga fyra hjul. Den har ett batteripack på 78 kilowattimmar (kWh) som enligt WLTP-körcykeln ger en räckvidd på 50 mil. Bilen kan laddas via snabbladdare med effekt på upp till 150 kilowatt (kW).

LÄS MER: Här är de svenska priserna för Polestars nya elbil

Av Mattias Rabe

RECHARGE

4. Polestar 2 utmanar Tesla Model 3 på allvar och vinner nästan alla ronder

Publicerad 2019-11-12 06:28, uppdaterad 2019-11-12 10:34

Det andra kapitlet i Polestarsagan är (snart) här och vill erbjuda nya kunder ett enklare insteg i elbilsrörelsen. Kan den svensk-kinesiska fusionen verkligen frambringa en harmonisk bil som passar de flesta? Vi provkör och får positiva svar på nästan alla våra frågor.



Designmässigt kan släktskapet med Volvo inte förnekas, men Polestar satsar på egna accenter. Fjädringen med Öhlinsdämpare är lika stram som smidig.

Kliv in, sätt dig ned, på med bältet, foten på bromsen och dra två gånger i växelväljaren. Mer än så behövs inte för att starta Polestars senaste skapelse, Polestar 2. Spektakulärt? Nej, inte alls. Men det är heller inte meningen. Bilen som vi får köra exklusivt, långt före marknadsintroduktionen i juni 2020, behöver inga konstgjorda spektakel för att hävda sig.

Polestar har varit tydliga med att man haft Tesla Model 3 som en referens i sitt utvecklingsarbete med den nya elbilen. Därför faller det sig naturligt att vi gör jämförelser under vår provkörning på Volvos testbana i Hällerud.

Polestarteamet är väldigt noga med att påpeka att bilen vi får köra är en prototyp och inget annat. Lite lustigt blir det, framför allt när man precis har kört Teslas storsäljande Model 3. Om den här bilen är en förseriebil vill man nog inte gärna köra den amerikanska prototypen. Kanske har Teslafolket tyckt så mycket om sin förseriebil att man har försökt att införliva så många karaktärsdrag av prototypen som möjligt i seriebilens detaljarbete?



Fin kvalitetskänsla i kupén med läckra material redan i prototypen,
digitala instrument, Googlebaserat infotainmentsystem och olika körinställningar.

Nej, nu ska vi vara snälla, men faktum är att Polestar 2 redan i det här stadiet ligger långt före Model 3 när det gäller byggkvalitet. Visserligen hittar man här och där en del tråkiga prototyp-plastdetaljer, men sammantaget visar Polestar var skåpet ska stå med sin kompakta elsuv. Sympatiska plastpaneler med struktur, matta träpaneler, tyg och snyggt "veganläder" kombineras med detaljer i aluminium. Det här är svensk design när den är som bäst: avskalad, modern och i allra högsta grad hemtrevlig.

Att det svenska folket är en aning pryltokigt märks inte minst när det kommer till 2:ans infotainmentsystem. Modernt är det absolut, så länge man gillar Android och Google. Den centralt placerade 11-tums skärmen behärskar nämligen Google både i bild och språk, något man är väldigt stolta över här i Göteborg.

Kunden kan anpassa den överskådliga skärmen helt efter eget tycke och även skapa individuella profiler med exempelvis Spotify, Google Maps, telefon och radio. Menyerna kan man sedan enkelt scrolla igenom. Oavsett om det gäller AC:n, laddningsstatistiken eller körinställningarna, allt sköts via skärmen som är konstant uppkopplad mot nätet.

Systemet registrerar återkommande resmål och lägger automatiskt in dessa i kartan tillsammans med bilens resterande (och beräknade) räckvidd. Laddstationerna finns självklart också med på kartan, fattas bara annat.

Behöver inköpslistan kompletteras under resans gång? Inga problem med Polestars kommande språkstyrning som lär sig hur användaren pratar istället för att exempelvis en skåning ska bryta tungan för att på bräcklig rikssvenska tala om för systemet att han/hon vill köpa lördagsgodis på närmaste närlivs.



Bakom den elektriska bagageluckan finns tillräckligt utrymme för allt bagage man någonsin kan behöva. Och Polestar 2 har en praktisk halvkombilucka, inte ett litet brevinkast som hos Tesla Model 3.

Nybörjare borde inte heller ha några som helst problem att hantera Polestar 2. Ratten och rattstången påminner väldigt mycket om Volvo (eftersom de härstammar från Volvo) precis som de bekväma stolarna, alla väsentligheter har man justerat på nolltid och de digitala mätarna är befriande avskalade.

Drivlinan däremot är allt annat än vanlig mellanmjölks- och Volvoaktig. Den här drivlinan kan mycket väl vara det bästa som någonsin har seglat under den blågula flaggan. Förutsatt att man gillar ljudlös och kraftfull acceleration.

Två 150 kW starka elmotorer (synkron permanentmagnet) sörjer för ett mäktigt tryck framåt. Eller vad sägs om hela 408 hästar och 660 Nm som finns tillgängliga över hela varvtalsregistret? Olikt flertalet konkurrenter satsar Polestar helhjärtat på en jämn momentfördelning på 50/50. Beroende på körsituationen flyttas kraften framåt eller bakåt och det ger ordentligt med grepp även på dyblöta vägar samtidigt som bilen är ytterst enkel att kontrollera.

Precis som det ska vara. Man vill ju knappast att en över två ton tunga familjesläde plötsligt plogar över framhjulen ut i skogen eller avancerar till en ofrivillig, bredsladdande "engångsdriftkung". Med betoning på ofrivillig alltså.

Även de standardmonterade Continental Conti-SportContact 6-däcken bidrar till ett säkert uppträdande på vägarna, precis som testbilens Performance Pack-chassi. Visserligen bygger Polestar 2 likt vanliga Volvo XC40 på CMA-plattformen men använder sig däremot av en egen hjulupphängning. Toppversionen har dessutom stötdämpare från Öhlins, som dock inte är adaptiva utan endast mekaniskt ställbara.

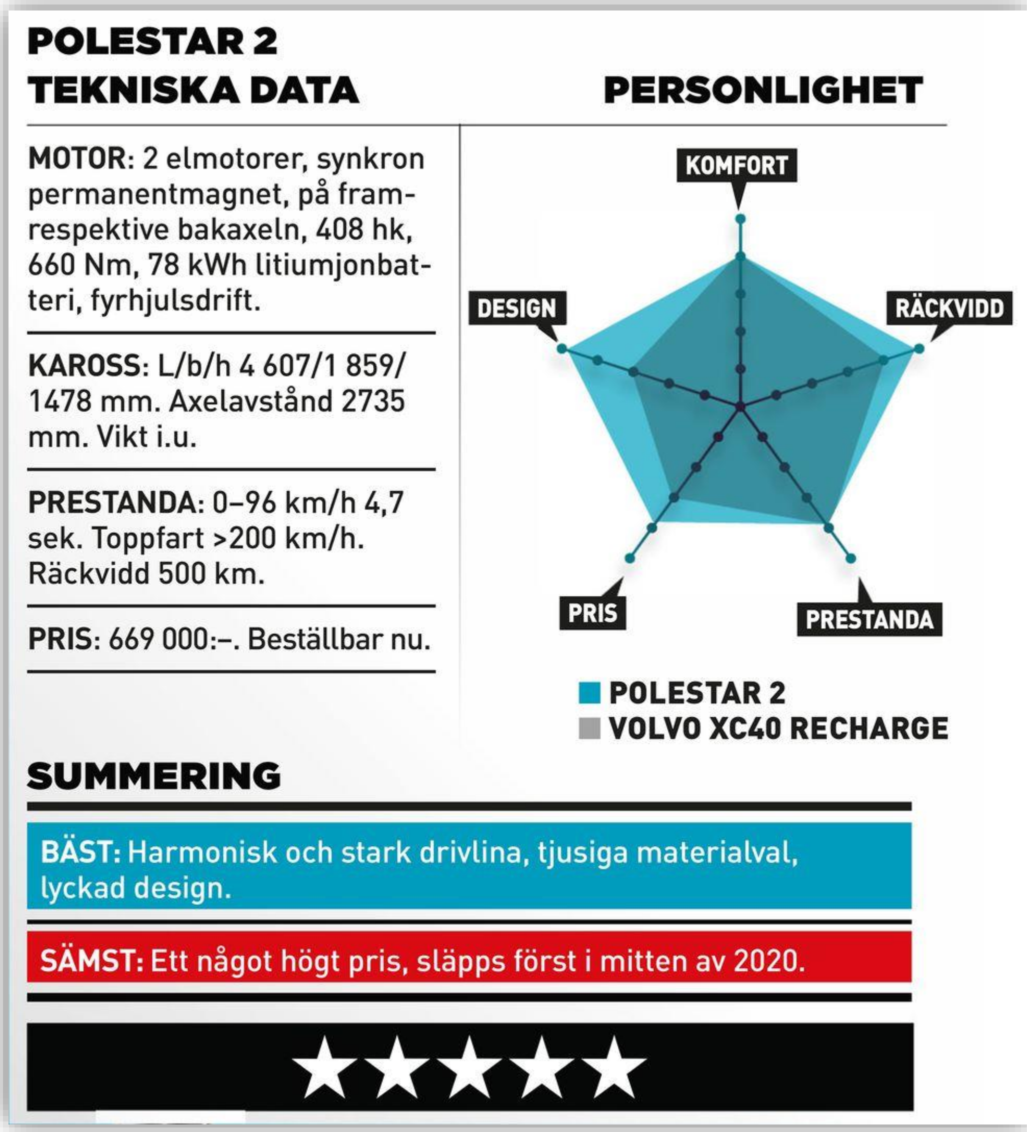
Med dessa Öhlinsdämpare sväljer den kompakta femsitsiga suven problemfritt stora som små ojämnheter i vägbanan och förblir säker även efter ett litet hopp på testbanan! Hälleruds teststräcka har betydligt fler hemskheter i rockärmen än bara små gupp. Grova betongplattor, asfaltsträckor jämna som en schweizisk ost eller diverse brunnslock kan dock inte få Polestar 2 att tappa fattningen. Detsamma gäller styrningen. Chefen för chassiutvecklingen, Joakim Rydholm, förklarar:

"Allt börjar med styrningen. Funkar inte den, kommer man aldrig att känna sig säker i bilen."

Polestars styrservo är ställbar i tre steg där mellanläget kombinerar komfort med tillräckligt mycket precision för att kännas säker samtidigt som intrycket om vägens ojämnheter filtreras bort.

Fattas bara bromsarna. När det gäller elbilar handlar det ju oftast inte om enbart bromsverkan (med Brembobromsarna som ingår i Performance Pack är det ju ändå inget problem) utan snarare om pedalkänslan. Helst vill man som utvecklare uppnå en sömlös mix av energiåtervinning via antingen elmotorn eller de hydrauliska bromsarna.

I Polestar 2 kan man dessutom "bromsa" via gaspedalen och även här kan man ställa intensiteten i tre steg, från frirullning till enpedalskörning. En situationsanpassad systemstyrning finns visserligen inte, men återviningen uppnår däremot hela 2,2 m/s^2.



POLESTAR 2
TEKNISKA DATA

MOTOR: 2 elmotorer, synkron permanentmagnet, på fram- respektive bakaxeln, 408 hk, 660 Nm, 78 kWh litiumjonbatteri, fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 607/1 859/1478 mm. Axelavstånd 2735 mm. Vikt i.u.

PRESTANDA: 0–96 km/h 4,7 sek. Toppfart >200 km/h. Räckvidd 500 km.

PRIS: 669 000:–. Beställbar nu.

PERSONLIGHET

SUMMERING

BÄST: Harmonisk och stark drivlina, tjusiga materialval, lyckad design.

SÄMST: Ett något högt pris, släpps först i mitten av 2020.

★★★★★

Hur är det med pedalkänslan då? Jo, den känns välavvägd och transparent över hela registret. Varken stenhård racingbroms eller geggig marshmallowpedal utan lika harmonisk som bilen själv. Just harmoni är en viktig hörnpelare i Polestar 2 och ska underlätta insteget till elektromobiliteten såväl som i det nya märket i sig.

Polestars senaste skapelse erbjuder användarvänlighet och säkra köregenskaper tillsammans med en stram men komfortabel fjädring samt en drivlina som visserligen är väldigt kvick, men som fokuserar på stressfri mobilitet istället för sanslösa sprintkvaliteter.

Självklart går bilen som ett spjut med över 400 kusar under huven. 0–100 km/h avverkas på raska 4,7 sekunder och bilen sprintar nog en bit över 200 km/h. Tack och lov följer Polestar inte i framtida Volvovagnars fotspår som förespråkar en begränsad toppfart på 180 km/h.

Då återstår enbart räckvidden. Polestar anger att 2:an klarar 500 km på en laddning. I realiteten erbjuder tvålagersbatteriet på 78 kWh nog snarare mellan 350 och 400 km när man kör lugnt och sansat. Polestar 2 kan DC-snabbladdas med en kapacitet på upp till 150 kW. Då dröjer det 45 minuter innan batteriet är fulladdat.

En standardladdare klarar av att ladda bilen till 80 procent av den maximala kapaciteten på cirka 30 minuter, medan den inbyggda 11 kW-laddaren behöver mellan sex och åtta timmar. Nog med tid för att bekanta sig med Googles Play Store eller att sätta ihop spellistor på Spotify som passar till söndagsutflykten.

Så här står sig Polestar 2 mot konkurrenterna

	POLESTAR 2	VOLVO XC40 RECHARGE	TESLA MODEL 3	TESLA MODEL Y	KIA e-NIRO	VW ID.3
Effekt, hk	408	408	351	351	204	272
Vikt, kg	1 900	2 150	1 847	1 950	1 737	1 825
0–100 km/h, sek	4,7	4,9	4,6	5,1	7,8	5,5
Batteri, kWh, tillgänglig effekt	75	75	74	74	64	77
Räckvidd, km	450	375	475	425	375	450
Förbrukning, kWh/100 km	16,7	20,0	15,6	17,4	17,1	17,1
Laddning, hemma/snabb, kW	11/150	11/150	11/250	11/145	7,2/77	11/125
Tid Haparanda–Ystad enligt www.abetterrouteplanner.com	21.33	22.22	18.56	19.15	22.11	21.29

Teknikutvecklingen går blixtsnabbt i elbilsvärlden, det som var bra för ett år sedan är mediokert idag. Ta till exempel Kias snabbladdning.

Sifforna i tabellen kommer från www.ev-database.org och är i vissa fall preliminära. Körtiden mellan Haparanda och Ystad kommer från sajten www.abetterrouteplanner.com som tar laddhastighet, förbrukning och infrastruktur med i beräkningarna – som även dessa är ungefärliga.

Alrik Söderlind, chefredaktör

"Polestar 2 känns som en riktig bil"

Nu kommer det äntligen en riktig utmanare till Tesla Model 3 – en elbil i lagom storlek. Hittills har de flesta elbilar antingen varit små stadsbilar eller stora, tunga och väldigt dyra suvar.

På papperet ser Polestar 2 väldigt bra ut, det är bara när det gäller snabbladdningen som man inte ligger i absolut topp, och laddinfrastrukturen där Tesla fortfarande har ett stort försprång. Teslaägarna har det helt enkelt bättre eftersom de kan snabbladda på många fler ställen i hela Europa. Finns det en plan från Volvo/Polestar när det gäller laddstationer?

Det som framför allt lockar med Polestar 2 är att den känns som en "riktig" bil, med exempelvis konventionella dörrhandtag, normal instrumentering och hög byggkvalitet. Jag gillar verkligen också att bilen har en halvkombibaklucka – jämfört med Tesla Model 3 är den rymligare och smartare som familjebil.

Kort sagt, det här är elbilen som vi väntat på.

Det enda som är tråkigt är att tillverkningsvolymerna lär bli väldigt låga jämfört med Teslas. Kön kommer att bli lång.

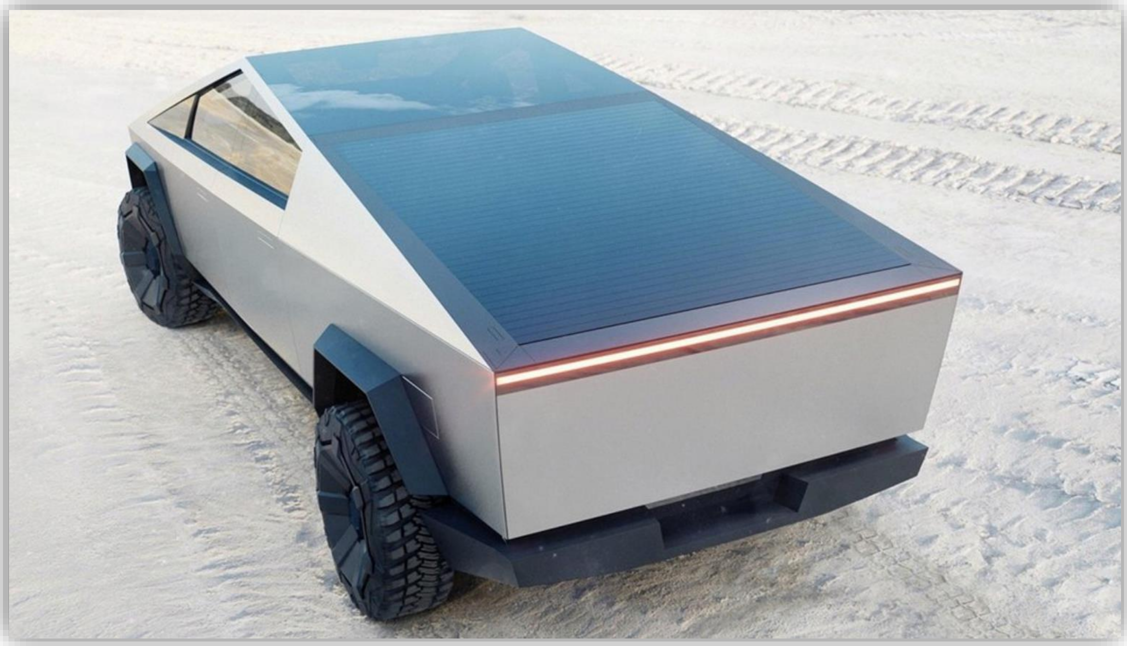
Av Jörn Thomas

Bearbetning: Tobias Mersinger

5. Därför kommer Cybertruck påverka din nästa bil

2019-11-25

Tesla först med nästan alla innovationer senaste åren



***FILM**: https://youtu.be/EGuc7Z1RfsQ*

Teslas nya pickup Cybertruck kommer att påverka hur din nya bil ser ut om några år.
De senaste sju åren har Teslas nymodigheter förändrat bilindustrin mer än något annat.
Cybertruck innehåller ännu fler innovationer än tidigare Teslor – men vissa kan vara olagliga.

Elon Musks och Teslas entré i bilindustrin har påverkat våra bilar mer än något annat de senaste åren. Alla världens ledande biltillverkare utvecklar nu elbilar på samma sätt som Tesla Model S och Tesla Model 3, även om de fortfarande tycks ligga lite efter när det gäller effektiviteten hos drivlinorna. Teslas räckvidd och energiförbrukning är fortfarande branschledande. Andra innovationer som Tesla var först med var stora touchskärmar i bilarna, som nu finns i så gott som alla nya bilmodeller.

Tesla får även anses vara ledande inom självkörningsteknik och förarstödssystem, även om det verkar ta längre tid än de flesta har trott att komma med en helt självkörande bil. En annan stor innovation är att bilarna hela tiden förbättras genom att systemuppdateringar trådlöst skickas till bilens dator och styrsystem, något som andra tillverkare först nu har börjat med.

Även Teslas affärsmodell med att sälja bilarna över internet direkt till kunderna utan några fysiska återförsäljare är nyskapande. Den kopieras nu friskt av andra bilmärken.

Med nya pickupen Cybertruck har Tesla uppenbarligen tagit ytterligare steg med sina innovationer. Bilen är så nyskapande och annorlunda jämfört med andra pickuper och personbilar om säljs i dag att många har svårt att acceptera bilens design. Men mycket talar för att biltillverkare återigen kommer att kopiera Tesla – om bilen blir den succé som hysterin med över 146 000 förhandsreservationer pekar på.



Här är förändringar och innovationer i Cybertruck som ställer begreppen på ändå i bilindustrin.

Lågt pris och längre räckvidd

Tesla har ännu inte uppgett vikten för Cybertruck, men bilen är längre än en vanlig stor pickup och sannolikt minst lika tung, trots avsaknad av rambygge. Ändå har den en räckvidd på hela 40 mil i sitt enklaste utförande och 80 mil i toppversionen med tre motorer. Trots det har Tesla på något sätt lyckats hålla ner priset till 39 900 dollar för instegsmodellen. Det här förebådar lägre batteripriser som gör att det kan komma billigare vardagsbilar från Tesla som kan produceras i massupplaga och göra att elbilismen slår igenom på allvar.

Kaross i rostfritt borstat stål

Den kanske största skillnaden mellan Tesla Cybertruck och andra bilmodeller, förutom eldriften, är sannolikt att bilen görs helt i rostfritt stål. En enda bilmodell genom historien har tidigare serieproducerats i rostfritt: DeLorean DMC12. Och Ford har genom årtiondena tillverkat några få bilar i rostfritt stål av olika modeller. DeLorean blev ingen försäljningssuccé och företaget gick i konkurs, men i dag finns över 6000 bilar kvar av de 9000 producerade, vilket visar på en fantastisk hållbarhet i karossen och ett långt liv som får ses som klimatsmart. Det rostfria stålet innebär att karossen inte kan pressas på samma sätt som vanlig lättplåt vid tillverkningen, därav en del av Teslans kantiga form. Materialet är mer hållbart och starkare än vanlig plåt, och behöver inte lackeras. Den är upp till dubbelt så dyr som vanlig plåt, men genom mindre bearbetning kan Tesla kanske räkna hem tillverkningsprocessen i alla fall. Om Cybertruck blir en succé kan vi räkna med att fler tillverkare släpper bilar i rostfritt. Karosserna kommer hålla i en evighet och kan i princip inte rosta – Fordbilar från 30-talet som gjordes i rostfritt ser fortfarande ut som nya efter en polering. Vissa experter hävdar att de vassa vinklarna på Cybertrucks kaross är olagliga – och kanske måste Tesla komplettera bilen med någon typ av stötfångare.

Ingen lackering

Det rostfria stålet behöver inte lackeras, utan en borstning räcker för att skapa en finish som liknar Tillbaka till framtiden-bilen DeLorean. Att bilen inte lackeras sparar både kostnader och miljö. Den som ändå vill ha någon typ av färg på sin bil får välja till en foliering. En möjlighet är också att blankpolera bilen för att skapa en annan yta än den mattpolerade som Tesla visade upp på Cybertruck-premiären.



Skottsäkert glas

Den mest omtalade detaljen på Cybertruck, eftersom demonstrationen av glaset gick helt på tok under premiärvisningen. Det skottsäkra glaset bidrar sannolikt till att skapa en mer vridstyv kaross då Teslan inte är byggd på en ram som andra pickuper. Ingen annan bil har haft skottsäkert glas som standardutrustning tidigare, så frågan är hur många konsumenter som egentligen efterfrågar det.

Inga backspeglar

Cybertruck saknar helt utvändiga backspeglar, något som det finns lagkrav på i dag i vissa länder. Det verkar som att Tesla har någon typ av kameralösning som ska ersätta backspeglarna helt och hållet – men exakt hur är inte bekräftat. Tidigare har Audi e-tron varit först med att erbjuda en massproducerad bil med kameror i stället för backspeglar. Fördelen är att luftmotståndet kan sänkas och att bilen med dagens billiga kamerateknik kan bli billigare att tillverka.

Solceller på flaket

Som tillval finns solcellspaneler som täcker flaket på Cybertruck. Enligt Tesla ska de kunna ge en räckvidd på 25 km per dag om solen skiner. Toyota erbjuder redan vissa modeller med solceller, även om de laddar lägre effekt. Och elbilen Sono Sion och den nederländska startupen Lightyear One säger sig vara på väg ut med en solbil nästa år. Men om någon ska få ut solceller i massupplaga är det Tesla. Om lösningen visar sig fungera utan att fördyra bilen alltför mycket lär solceller på bilar vara standard om några år.

Flygratt i stället för bilratt

Cybertruck saknar en traditionell bilratt, utan har en flygplansliknande styranordning utan rattkringla. Den liknar Knight Riders bil Kitt en hel del. Vad poängen är med att ha detta i stället för en traditionell ratt vet inte vi, det kommer att bli problem att hålla den klassiska tio i två-fattningen i alla fall.

Vindruta utan synliga torkarblad

Cybertruck saknar traditionella torkarblad så Tesla verkar ha för avsikt att införa sin patenterade teknik med torkning utan torkarblad. Det amerikanska patentverket tog emot Teslas ansökan den 5 september med rubriken ”Elektromagnetiskt torkarsystem för ett fordons vindruta”. Ett blad – istället för dagens två – är både snyggare och effektivare, enligt Teslas ansökan, även om ritningarna som bifogats visar att två torkarblad kan användas. När torkarna inte används är de gömda i vindrutestolpen.



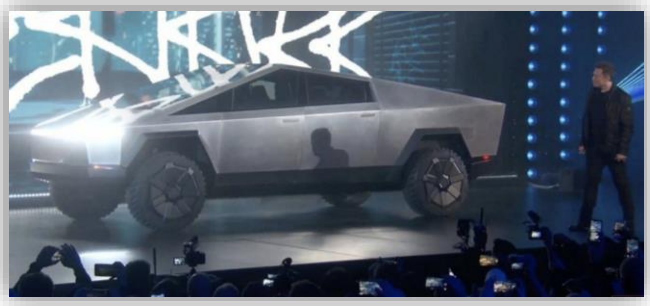
Instrumentpanel i papper

Någon egentlig instrumentpanel finns ju inte i Cybertruck, men en typ av panel bakom skärmarna existerar för att skydda vid en krock och göra kupén mer ombonad. Enligt de som teståkt Cybertryck så ser brädan ut att vara gjord av kalksten, men i själva verket är det hårt pressat papper. Miljövänligt så det förslår.



Redaktören bytbil

Relaterade artiklar



EXTRA: Teslas pickup chockar bilvärlden
Skottsäker - går 80 mil på en laddning - så lågt är priset



Nya Tesla-pickupen snabbare än Porsche 911
Här förnedrar Elon Musk tyskarna



FILM: Missen - här förstör Tesla sin nya bil
Krossar fönstren när skottsäkra glaset ska visas upp



Därför fortsätter Elon Musk att chocka
Tesla-bossen skapade Cybertruck – och fick bildirektörer att drömma mardrömmar

NyTeknik

6. Efter Teslas fiasko – 200 000 beställningar

2019-11-25 08:00

Uppdatering: Under natten till måndagen svensk tid passerade Tesla en ny milstolpe. 200.000 förhandsbokade exemplar av Cybertruck, skriver Elon Musk på Twitter.



Bara några dagar efter lanseringen har 200 000 av elbilstillverkaren Teslas nya el-pickup Cybertruck beställts.

Originalnyhet:
Efterfrågan på bilarna kommer utan att några pengar lagts på marknadsföring, enligt Teslas vd Elon Musk. Hittills har de flesta bokat den fyrhulsdrivna varianten med antingen dubbla (42 procent) eller trippla (41 procent) elmotorer, medan runt 17 procent beställt en Cybertruck med bakhjulsdrift.

Läs mer: Här är Tesla Cybertruck – inspirerad av Bond-bil

När bilen visades upp för första gången på ett evenemang i Los Angeles i fredags gick presentationen snett. Både publiken och Tesla-grundaren blev chockade när bilens rutor, som sagts kunna stå emot pistolskott, krossades av en metallkula.

Efter premiärvisningen dök Tesla-aktien med 6,2 procent på USA-börsen.

Pickupen beräknas som tidigast vara färdig i slutet av 2021. I USA kommer den enklaste versionen av bilen att kosta 39 900 dollar, motsvarande 383 000 kronor. Några svenska prisuppgifter finns inte i dagsläget.

SIMON CAMPANELLO

Husbil & Husvagn

7. Cybertruck, Tesla visar upp sin första campingbil

Publicerad 2019-11-24 4:14

Nej, det är ingen husbil men något väldigt speciellt och definitivt användbart även som ett fritidsfordon. Att den dessutom har en design som sticker ut gör att Teslas första campingbil säkert kommer att bli omtalad.



Det var länge sedan vi såg något så kantigt inom bildesign, inte minst när taktältet är uppfällt. Men trots möjligheten att använda den 5,86 meter långa, 2,03 breda och 1,90 höga Cybertruck som "husbil", eller snarare som en enklare form av camper, ska nog konkurrenterna letas upp inom den väldigt populära gruppen pick-up i USA. Nu hoppas säkert Tesla att Cybertruck ska bli lika kultförklarad som den urstarka arbetshästen Ford F-150, den pick-up som amerikanarna kanske allra mest tagit till sina hjärtan. Men med taktält ska Cybertruck även locka en urban publik som med modern teknik ska kunna ge sig ut på äventyr, sova i bilen utan att ha en vagn på släp och njuta av den frihet som ett fritidsfordon ändå ger. Modellen har förvisso aviserats sedan två år, men nu har den äntligen visats upp i Kalifornien.

Det finns plats plats för sex personer, tre i bredd även i fram, och lastflaket är centimetrar under två meter, 198 för att vara exakt, och kan ta en last på 1 588 kilo. Lastvikten räcker mer än väl till för campingändamål och så även längden på flaket för att två ska kunna sova när det kantiga tältet fälls upp. I den räcka med foton Tesla presenterat ingår några som visar just på detta, ett med det beskrivna tältet och ett med en vagn som med fönster skulle kunna tas för en husvagn.

Tältet har inte bara sidofönster, där finns även takfönster vilket beskrivs ge tältet ett något luftigare intryck från insidan och höjden är god nog för att kunna sitta. Matlagningen sker dock utanför i en utdragbar köksmodul som även innehåller några skåp, något som tillsammans med madrassen får plats på lastflaket under körning. Eldriften möjliggör även att gasolspisen ersatts av en induktionshäll och det lär finnas ett tak för att nöjaktigt skydda sig mot vädrets makter.

Nu handlar det i och för sig om marknadsföring så vad som blir verklighet återstår att se men det ger en vision om Teslas planer för framtiden, campingfordon är på intet sätt uteslutet för dem. Användningsområdena må vara en vision men själva bilen är det definitivt inte.

Annars är tekniken inte ointressant. Det uppges tre olika räckvidder, 402, 483 respektive 805 kilometer och det ska även finnas tre motoralternativ, en motor och bakhjulsdrift samt två eller tre med fyrhjulsdrift. Med tre motorer blir Cybertruck ett riktigt kraftpaket då hundra kilometer per timme nås redan efter 2,9 sekunder. Eftersom den ändå ska konkurrera med arbetshästar som F-150 glöms inte dragmöjligheterna bort, 3,4 ton för den med en motor och 6,3 för den med tre. Med luftfjädringen kan dessutom markfrigången justeras vilken i normalläget uppges till 40,6 centimeter vilket talar om att framkomligheten inte blir den sämsta. Stålkarossen sägs vara extra stabil och oöm och av samma konstruktion som i raketen Space-X, hammarslagen vid demonstrationen skulle bevisa att det är en äkta äventyrsbil. Den som vill nå det onåbara långt från allfarvägarna lär ha extra goda möjligheter med Cybertruck. Kanske en plats där flodstranden lockar till rafting eller något motsvarande. Luftfjädringen kan med sin teknik exempelvis hjälpa till att blåsa upp en gummibåt.

Några europeiska priser finns inte än men de gentemot Sverige allmänt lägre fordonspriserna ger ändå en indikation, 39 900 USD för enmotorsvarianten, 10 000 till för två motorer, ytterligare 10 000 för den med tre och vill man att bilen kör själv får man plussa på 7 000 USD. Leverans utlovas till slutet av 2021.

Text Pelle Kjörling

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Tesla-aktien fortsätter sjunka efter Cybertruck-premiären

27 november 2019

Förväntningarna inför Teslas visning av pickup-modellen var stora, men när Cybertruck väl presenterades gick luften ur företagets aktie.





I torsdags kväll stod Elon Musk på scen och lät pickupen Tesla Cybertruck rulla ut framför den fanatiska publiken. Det minst sagt annorlunda utseendet blev en vattendelare av rang och är ännu, sex dagar efter presentationen, en av de största snackisarna på nätet (förutom i Sverige, här Zlatan har tagit kommandot sedan ett drygt dygn).

Pickupen Cybertruck påverkade inte bara människor utan även företagets aktie. Tesla Inc-aktien har under hela november månad ökat i värde inför presentationen. Den 1 november vär-derades aktien till 313,31 dollar, ett värde som klättrade upp till 354,83 dollar den 21 november, det vill säga samma dag som Cybertruck presenterades.

LÄS OCKSÅ: Elon Musk förklarar varför rutorna på Cybertruck gick sönder

Fredagen den 22 november rasade aktien med mer än 21 dollar till 333,04 dollar. Ett tapp på 6,14 procent.

Aktien ökade dock en aning under måndagen då Elon Musk avslöjade att 200 000 Cybertruck-förhandsbeställningar gjorts runt om i världen (tusen kronor kostar förhandsbeställningen som kan dras tillbaka tillsammans med pengarna).

Tesla Inc-aktiens utveckling under november 2019.

Men under tisdagen backade Tesla-aktien än mer och när Nasdaq-börsen stängde för dagen i går låg aktien på 328,92 dollar. Det är dock fortfarande högre värde på aktien än vid inledningen av november månad men ändå minus 7,3 procent jämfört med aktievärdet innan Cybertruck visades för världen.

Tesla Cybertruck
19 bilder



Mattias Rabe

9. Officiellt: Nya Skoda Octavia RS blir laddhybrid med 245 hk

Publicerad 2019-11-26, 10:57, uppdaterad 2019-11-26, 12:05

Här är alla fakta om svenska lanseringen av fjärde generationen Octavia med motorprogram, nya tillval och datum. Både lätthybrider och laddhybrider erbjuds, liksom en gasmodell.



Illustratören X Tomi Design gissar att den kommande RS-modellen av nya Octavia ser ut så här. Men det återstår att se.

Det har tidigare ryktats om att fjärde generationen Skoda Octavia RS blir en laddhybrid – något som vi nu kan bekräfta. I ett internt säljdokument finns uppgifter om Octavia RS, liksom de andra modellerna, med datum och andra fakta inför den svenska försäljningen.

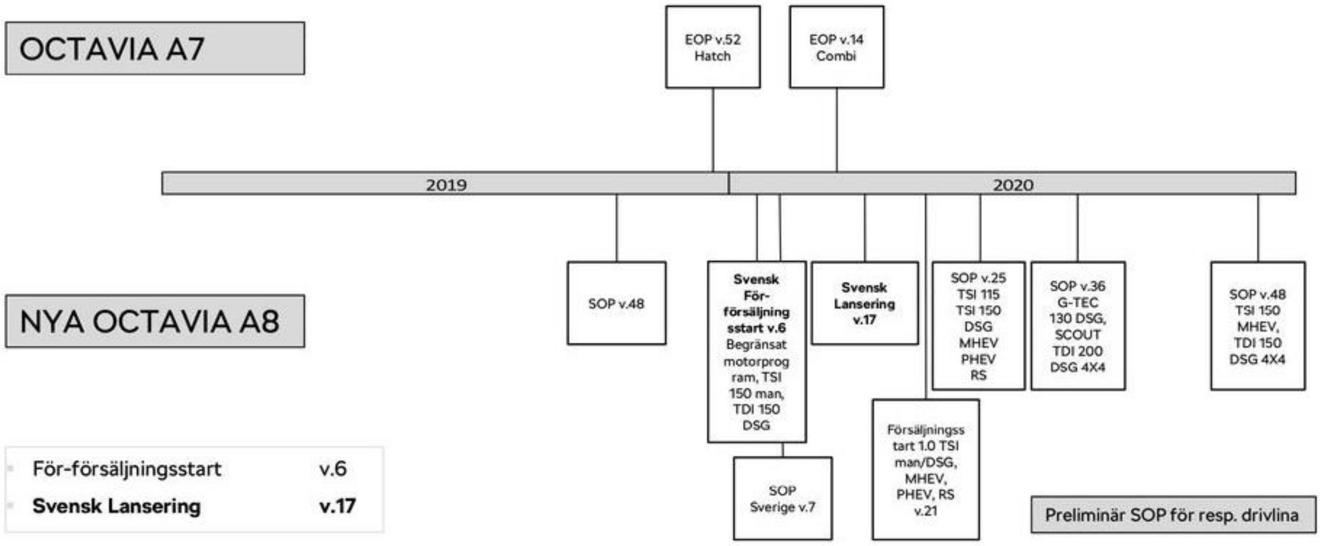
Nya Skoda Octavia RS ska erbjudas i tre versioner. Antingen som laddhybrid (245 hk), bensinturbo (245 hk) eller som fyrhjulsdriven diesel (200 hk). En inte allt för vild gissning är att många kommer att välja laddhybriden, om man har möjlighet att ha förmånsbil i tjänsten, då förmånsvärdet lär hamna på en betydligt lägre nivå jämfört med andra modellversioner (efter årsskiftet höjs fordonsskatten för merparten av alla modeller).

Produktionen av fjärde generationen Skoda Octavia startar i den här veckan. Men vi får inte ta del av de första bilarna, svensk försäljningsstart är i vecka 6 och strax därefter börjar de "svenska" bilarna byggas.

Till sommaren, vecka 25, börjar produktionen av Octavia RS, mildhybriderna och laddhybriderna. Mildhybriderna finns i två effektnivåer, 110 och 150 hk (båda bensin). Förutom i RS ska laddhybriden även byggas som "vanlig" Octavia, men då med något lägre systemeffekt (204 hk). En gissning är att de första bilarna dyker upp i Sverige under början av hösten.

Senare, i vecka 36, börjar produktionen av gasmodellen TSI 130 G-Tec och den förhöjda samt fyrhjulsdrivna Octavia Scout. Övriga detaljer går att se i bilen nedan.

OCTAVIA – NYA OCTAVIA



Octavia A7 är den tredje generationen Octavia, den fjärde generationen benämns internt som Octavia A8. SOP står för "Start of production" och EOP är motsvarande akronym för "End of production". Alla datum är preliminära.

Enligt Skodas egen prognos är förhoppningen att sälja cirka 5.500 Octavia per år i Sverige. Modellen är mycket viktig för Skoda Sverige och som vi kan se i en av bilderna nedan har man sålt cirka 113.000 Octavia sedan starten 1997.

Får vi tro Skodas analys av marknadsläget blir det laddhybriderna och mildhybriderna som blir storsäljarna under 2020. Till denna grupp räknar man också gasmodellen G-Tec och den fyrhjulsdrivna dieselmodellen med 150 hk.



Här ser vi några av de förbättringar och nya funktioner som finns på fjärde generationen Skoda Octavia.

Eftersom den svenska försäljningsstarten för fjärde generationen Octavia är satt till vecka 6 bör de svenska priserna vara klara inom kort. De är viktiga, inte minst för de ekonomiansvariga som behöver räkna fram en kalkyl för sina anställdas förmånsbilar.

De som kan köra förmånsbil siktar förmodligen in sig på laddhybriden, som förväntat med liknande teknik som hos Golf/Passat med 1,4-liters turbofyra och elmotor som har en angiven systemeffekt på 150 kW (204 hk). De är kopplade till en sexstegad DSG-låda. Batteripaketet rymmer 13 kWh och vi kan förvänta oss en elektrisk räckvidd på runt 60 kilometer enligt WLTP-cykeln.

Skoda Superb iV PHEV presenterades nyligen och har samma drivlina som VW Passat GTE, alltså en 1,4-liters bensinmotor plus en elmotor. Här är systemeffekten 218 hästkrafter och 400 Nm. Batteriet på 13 kWh ger en räckvidd på upp till 5,5 mil enligt WLTP-körcykeln. Svenska priset för Superb iV PHEV börjar vid 420.100 kronor, så Octavia PHEV bör hamna under denna nivå. Uppdaterade VW Passat GTE Sportscombi (laddhybriden) kostar från 458.500 kronor.

Motor program Sverige

MOTORER	MAN 6	DSG 7	DSG 7 4X4
TSI 110	○		
TSI 110 MHEV		○	
TSI 130 G-TEC (9 l/22 kg)		○	
TSI 150	○		
TSI 150 MHEV		○	
TSI 150 (204 PHEV)		○	
TSI 150 (245 PHEV)		○ RS	
TSI 190			○ STYLE, SCOUT
TSI 245		○ RS	
TDI 115		○	
TDI 150			○
TDI 200			○ RS, SCOUT

Här ser vi vilka motoralternativ som är aktuella för nya Skoda Octavia, nästa år.

HIGHLIGHTS

- PHEV 13 kWh/55 km räckvidd
- MHEV
- G-TEC 22 kg CNG/500 km räckvidd
- LED MATRIX
- SHIFT BY WIRE
- MIB 3 10” DISPLAY
- TRÅDLÖS SMARTLINK
- ELEKTRISK HANDBROMS
- 3-ZON CLIMATRONIC
- ELUTFÄLLBAR DRAGKROK
- ERGO STOLAR, VENTILATION, MASSAGE
- VIRTUAL PEDAL
- HEAD UP DISPLAY
- SOVPAKET

Ett generationsskifte innebär som regel nya funktioner, modernare teknik och fler finesser redan i standardutförande. Shift-by-wire innebär att växelväljaren till DSG-transmissionen inte längre har någon fysisk kontakt med dubbelkopplingslådan. Elektroniken väljer rätt växel och "rättar" föraren om det skulle behövas.

NYA OCTAVIA

Försäljning

- Årsvolym ca 5 500 bilar
- Volymmodeller:
  - TSI 150 hk DSG PHEV/system effekt 204 hk
  - TSI 150 hk DSG MHEV
  - TSI 110 hk DSG MHEV
  - TGI 130 hk DSG G-TEC CNG
  - TDI 150 hk DSG 4X4

Skodas tror att dessa modeller blir de viktigaste när försäljningen startar under 2020.

OCTAVIA

Volymer genom åren i Sverige

OCTAVIA I	1997 – 2005	36.184 st
OCTAVIA II	2004 – 2013	39.889 st
OCTAVIA III	2013 - 2020	37.159 st (prognos)
Totalt		113.232 st

Som vi ser är Octavia en mycket viktig modell för Skoda. När Octavia lanserades första gången 1997 byggde på samma plattform som VW Golf, men hade sträckts ut till en storlek som närmade sig mellanklassen. Svenskarna har alltid gillat bilmodeller med bra utrymmen och Octavia blev snabbt en favorit. Den "gamla", tredje generationen Octavia tillverkas ytterligare några månader och är därmed inte slutsåld ännu.


1,470
1,543
2,003
1,040
970
600 L
1,109
910
2,686
1,094
4,689
1,535
1,829
1,463
1,444
1,010


OCTAVIA
New-generation Virtual Cockpit
New-generation infotainment system (MIB3) with up to a 10-inch display
Emotive design of dashboard with new materials and decorative trims
More advanced settings for LED ambient lighting
New design of door trims
Two-spoke steering wheel
CANTON Sound System
First ŠKODA with a shift-by-wire gear selector for DSG
New ergonomic seats with a massage function
USB-C ports
Electromechanical parking brake with Auto-Hold function


Full LED tail lights with dynamic indicators
ŠKODA lettering at the rear
First OCTAVIA to feature full LED Matrix headlights
Best-in-segment boot capacity of 640 l in the ŠKODA OCTAVIA COMBI and 600 l in the ŠKODA OCTAVIA
Animated Coming/Leaving Home function
Fog lights with LED sources
Fourteen different engine/drive combinations available (incl. plug-in hybrid variant, mild hybrid and CNG)
New Simply Clever features:
› boot nets with comfortable net opening SigmaQuick
› electrically retractable tow bar
› automatic retractable load cover (for COMBI)
19" alloy wheels



[Officiell: Skoda Octavia Combi – fjärde generationen är här som laddhybrid med högre teknikinnehåll]



[Skoda Superb iV PHEV laddhybrid blir billigare än VW Passat GTE – från 420.100 kr]



[Skoda satsar stort – 30 nya modeller till 2022, en tredjedel blir elektrifierade]



[+50 BILDER]



Av Pär Brandt

NyTeknik

10. Ricardo tar ansvar för framtiden

2019-11-27 08:30

Världsledare inom motorteknik etablerar sig i Sverige.



Under första världskriget var rökutsläppen från tankmotorerna ett stort bekymmer när de röjde fordonens position för fienden. Ingenjören Harry Ricardo ombads titta på problemet och designade därefter en helt ny motor som dels hade minskade rökutsläpp och som dessutom var starkare. Totalt tillverkades över 8 000 av dessa nya motorer vilket gjorde den till den första brittiskt designade motorn som massproducerades. Där föddes även företaget Ricardo som än idag arbetar med att förbättra och utveckla produkter för framtiden.

Ricardo anställer Senior Business Manager / Sales Manager och Business Manager / Key Account Manager.

Ricardo började affärsverksamheten inom motorindustrin, där de fortfarande är världsledande, men är idag även ett globalt miljökonsultföretag som specialiserat sig inom transport, hållbar energiteknik och utveckling. Genom högkvalitativ forskning av motorer, drivlinor och hybridsystem driver företaget på utvecklingen mot en effektivare och mer hållbar framtid. Det gäller inte minst arbetet inom nya teknikområden som autonoma fordon och nästa generations batterier.

Vi vill vara med och skapa framtiden

- Ricardo vilar på en otroligt stabil grund och djup kunskap inom motorteknik och arbetar hela tiden aktivt med att skapa en bättre värld inom transport. För transporter av gods och människor kommer alltid behövas och vi vill hitta det lämpligaste och smartaste sättet att göra det på. För oss gäller det att utveckla och förbättra det som redan finns och balansera det på rätt nivå genom morgondagens teknik. Vi är stolta över vår långa historia men kan inte leva på historiken enbart. Vi vill vara med och skapa framtiden, säger Per-Inge Kruse, Head of Business Development Scandinavia.



Företagets verksamhet sträcker sig över en rad olika marknader såsom personbilar, nyttofordon, järnväg, försvar och motorsport. Vidden av det arbete företaget utför är allt från industrimaskiner till hypersportbilar. Företagets breda kunskap och långa erfarenhet inom flera olika branscher har gjort att deras kunduppdrag inkluderat allt från strategiutveckling, kostnadsminskning till säkerhetshantering och miljökonsekvensbedömningar. Förutom tekniska konsulttjänster har Ricardo även möjlighet att designa och leverera högkvalitativa prototyper och lågvolymtillverkning av komplexa produkter och enheter exempelvis motorer, transmissioner och generatorer. Allt detta görs under devisen "maximera effektivitet och eliminera spill', en princip som sattes av grundaren redan 1915.

Ricardo har i över ett sekel levererat teknisk expertis och utvecklat produkter. Mångfalden i företagets produktportfölj gör att bolaget idag kan dra nytta av en lång erfarenhet och tillhandahålla kvalitetstekniska lösningar fokuserade på hög effektivitet, låga utsläpp, klassledande produktinnovation och robust strategisk implementering. Kundlistan inkluderar transportoperatörer, tillverkare, energiföretag, finansinstitut samt olika myndigheter.

Ricardo har i dagsläget över 3 000 ingenjörer, konsulter, forskare och supportpersonal över hela världen. Nu har bolaget öppnat ett nytt kontor i Göteborg och stärker därmed sin närvaro i Skandinavien. På så sätt kommer företaget även närmare kundbasen som finns i hela Europa, Kina, USA och Storbritannien.

AV: BRAND ARENA

JENNY GREWDAHL

11. Cirka 9 500 jobb ska bort på Audi

2019-11-26 15:33

Den tyska Volkswagen-ägda biltillverkaren Audi planerar att dra ned personalstyrkan med 9 500 anställda i ett omstruktureringsprogram som ska pågå till 2025.



Besparingsmålet är satt till cirka sex miljarder euro 2029 och ska ge en långsiktig vinstmarginal på 9–11 procent. I programmet ingår även omfattande rekrytering för att stärka bolagets elektrifiering och digitalisering av produktionen, enligt ett pressmeddelande från Audi.

Volkswagens aktie backar med 0,5 procent på Frankfurtbörsen efter beskedet.

TT

RELATERADE ARTIKLAR

[Volkswagen ersätter 7000 anställda med robotar]

[Audi skrotar den flygande bil som de utvecklat med Airbus]

[Audi presenterar fyra plattformar för elektrifiering]

NyTeknik

12. Världens största fabrik för grön vätgas är igång

2019-11-25 09:50

I österrikiska Linz har vätgastillverkningen i den 6 MW stora elektrolysören just dragit igång. Syftet är att undersöka om tekniken lämpar sig för storskalig produktion till stål-industrin.

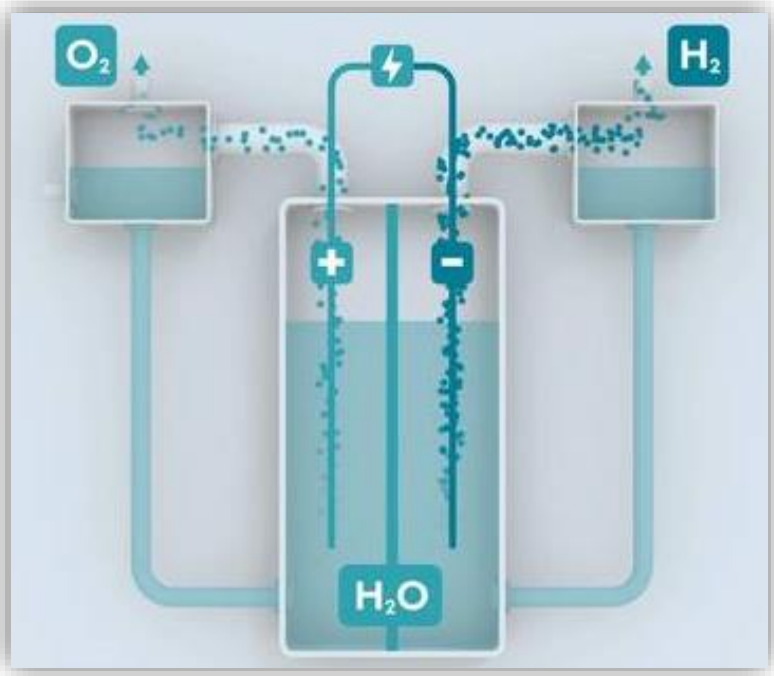


Så ser den nya vätgasanläggningen i Linz ut.

Det vanligaste sättet att tillverka vätgas är genom reformering av naturgas. Det ger upphov till stora koldioxidutsläpp.

En annan metod är elektrolys. Då spjälkas vatten till vätgas och syre med hjälp av el. Genom att elektrolysören drivs av förnybar el kan så kallad grön vätgas produceras.

Nu satsar ståltillverkaren Voestalpine på att tillverka vätgas med elektrolys i det EU-finansierade samarbetsprojektet H2Future. På företagets område i Linz står en elektrolysör av PEM-typ (proton exhange membrane) som har levererats av Siemens. Än så länge är den världens största elektrolysör i sitt slag.



Ska undersöka storskalig produktion för industrin

Liksom svenska SSAB siktar Voestalpine på att använda vätgas för att minska sina koldioxidutsläpp. Bolaget hoppas kunna använda vätgas för att reducera järnmalm i masugnsprocessen samt generera el till sina elektriska ljusbågsugnar. På så sätt ska koldioxidutsläppen kunna minskas med omkring en tredjedel till 2030 eller 2035, och förhoppningsvis dras ned med 80 procent till 2050.

– Den viktigaste förutsättningen för ett scenario baserat på grön el och grön vätgas är emellertid att det finns tillräckliga mängder förnybar energi tillgängligt till kommersiellt realistiska priser. Det är enda sättet att använda morgondagens teknik på ett konkurrenskraftigt sätt, säger Herbert Eibensteiner, ordförande i Voestalpine, i ett pressmeddelande.

Sex olika parter står bakom projektet, som har fått 18 miljoner euro i EU-bidrag. Det främsta syftet är att undersöka om tekniken lämpar sig för att producera grön vätgas för industrin i stor skala.

Blir troligen petad från tronen inom kort

Men parterna vill också studera möjligheten för anläggningen att stödja elsystemet genom att kompensera för fluktuationer i elnätet. Elektrolysören kan använda överskottsel från nätet vid tider när elproduktionen är stor.

Elektrolysören av modell Silyzer 300 kan producera 1 200 kubikmeter vätgas per timme. Den drivs av el från energibolaget Verbund.

Men anläggningen i Linz lär inte vara störst i världen särskilt länge. Flera storskaliga vätgasfabriker är på gång. Tidningen Recharge räknar till exempel upp en 10 MW-anläggning som håller på att byggas på Shells raffinaderi i tyska Wesseling, samt en pilotanläggning om 30 MW som planeras på Heides oljeraffinaderi i nordvästra Tyskland 2025.

LINDA NOHRSTEDT

Feber

13. Ny motorcykel från Death Machines of London

2019-11-26 KL 14:00

Började sitt liv som en gammal Honda Gold Wing



Företaget Death Machines of London bygger specialtillverkade motorcyklar som inte liknar något annat och The Kenzo är namnet på deras senaste skapelse. Här utgick man från en Honda Gold Wing GL1000 från 1977 men det enda som finns kvar från den är i princip motorn, allt annat är specialbyggt. Hojen är byggd som en hyllning till samurajen Honda Tadakatsu och till Kenzo Tada - den första asiatiska föraren att tävla i Isle och Man TT. För att få ihop bygget har man använt allt från traditionella metoder till CNC-fräsning och 3D-skrivare.

Skulle du vara intresserad av att köpa är det bara att hala fram lädret innehållandes 72.350 dollar.

via Autoevolutiondmolcustoms.com +



AV BOBBY GREEN

Klassiker

14. En Saab upp och ned

Publicerad 2019-11-25 7:10

Varför hänger det en Saab upp och ned i taket?



Svaret är rätt enkelt, den hängdes upp i taket för att släppas med dunder och brak i golvet!
På sextiotalet började man ta trafiksäkerhet mer seriöst. Anordningar som bilbälten blev mer och mer vanligt, tvåkrets bromssystem, kollapsibel rattstång, deformationszoner med mera började byggas in i bilarna.

En svag punkt var dock takstoplarna. De var ju oftast tunna för att främja sikten, och för all del såg det ju väldigt snyggt ut också. Men så gick dom av som sugrör vid en rundslagning, så där behövdes det göras en insats också. Saab tog fasta på problematiken vid utvecklingen av 99:an, och långt före simuleringar, cad-cam och det där var det bästa sättet att kolla om man gjort rätt att helt enkelt släppa bilen i golvet.

Saabdroppet skedde 1966 och redan då hade man kommit så här långt i arbetet på projekt Gudmund, som i november 1967 presenterades som Saab 99.



Text Mårten Carlsson

15. Grattis Maserati Quattroporte!

Publicerad 6 december 2009 **av Carl Legelius**

I dag när Niklas och Nikolaus har namnsdag passar vi även på att fira Quattroporte, Maserati Quattroporte.



Quattroporte betyder fyra dörrar och att Maserati kunnat förvandla detta torra konstaterande till ett prestigeladdat modellnamn är bara ännu ett exempel på att italienskan är världens häftigaste språk.



Första fyrdörrars-Maseratin med namnet Quattroporte ritades av Frua och lanserades 1963. Internkoden var Tipo 103 och motorn en 4,1-liters V8 på 256 SAE-hästar. 1968 fick fronten dubbla strålkastare och motorn förstorades till 4,7 liter och gav nu nästan 300 hk SAE. Quattroporte passade utmärkt på den nya, glestrafikerade motorvägarna som löpte genom Europa och drygt 700 exemplar byggdes av denna första generation fram till 1969.



Andra upplagan av Quattroporte kom inte förrän 1974. Nu hade Citroën köpt företaget och den nya bilen byggde på samma teknik som Citroën SM - vilket betydde att den var framhjulsdriven och hade gashydraulisk fjädring. Quattroporte var dock en betydligt längre bil och ritad av Bertone. Motorn var samma V6 som i Merak och Citroën SM. Quattroporte II blev ingen succé, bara 13 exemplar byggdes totalt varav sex är att anse som prototyper.



1976 hade Maserati än en gång bytt ägare, nu kontrollerades företaget sedan ett år av Alejandro De Tomaso. Han var övertygad om att en Quattroporte eller 4porte som den nu benämndes behövdes för att ge Mercedes en match. Quattroporte III var en enorm bil ritad av Italdesign. Den var bakhjulsdriven och första upplagan fanns med antingen en V8 på 4,2 liter eller 4,9 liter.



1986 kom Maserati Royale, en ultralyxupplaga av Quattroporte och som bara kom att tillverkas i 55 exemplar fram tills modellserien lades ned 1990. Totalt byggdes nästan 1 900 Quattroporte III.



Mellan 1990 och 1994 var det återigen ett upphåll i Quattroporte-tillverkningen men sedan kom Fyran. Det var en betydligt nättare bil än föregångaren, ritad av Marcello Gandini och från början försedd med V6-motorer med dubbelturbo. Senare kom även en Biturbo-V8. Drygt 2800 exemplar tillverkades fram till 2001 då det var dags för ännu ett uppehåll i Quattroportehistorien.



2004 kom dagens Quattroporte,ritad av Pininfarina och försedd med V8. Detta är helt klart den mest framgångsrika Quattroporten.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

16. Volkswagen lägger ner motorsport med förbränningsmotorer

25 november 2019

Volkswagen slutar med all form av motorsport som har med bensin- och dieseldrivna bilar att göra. Det betyder bland annat att den mer eller mindre färdigutvecklade tävlingsbilen för WTCR tvingas stanna i garaget. Volkswagen ska i stället satsa på motorsport med eldrivna bilar.



Precis som Volkswagen tidigare hoppat av rally-VM och rallycross-VM kommer nu beskedet att Volkswagen även slutar alla form av motorsport med förbränningsmotorer. För att följa hela märkets omställning till elektrifierade bilar stoppas satsningen på WTCR. I stället ska Volkswagen vidareutveckla sin tävlingsbil ID.R och elbilsplattformen MEB.

ID.R har tidigare slagit rekord i backtävlingen Pikes Peak Hill Climb i Colorado Springs, satt varvrekord på klassiska Nürburgring, på Goodwood-banan och i kinesiska Tianmen. Det är samma teknik och samma team av ingenjörer och tekniker som nu ska utveckla olika former av tävlingsbilar som drivs med elmotorer och energi från batterier.

– Vi bröt ny mark med ID.R och med sina rekord runtom i världen har bilen visat vilken enorm potential eldrift har. Nu är det dags för nästa steg mot framtiden: inom motorsport satsar vi beslutsamt på elektrisk mobilitet och säger adjö till fabriksstödda åtaganden med tävlingsbilar som drivs av förbränningsmotorer. Förutom ID.R som en teknisk pionjär kommer MEB i framtiden att bli den andra produktionsrelaterade pelaren i Volkswagens motorsportprogram, säger Frank Welsch, utvecklingschef för Volkswagen, i ett pressmeddelande.

– Elektrisk rörlighet erbjuder en enorm utvecklingspotential och i detta avseende kan motorsport vara en vägvisare: å ena sidan som ett laboratorium för utveckling av framtida produktionsbilar och å andra sidan som en övertygande marknadsföringsplattform för att inspirera människor ännu mer att välja eldrift, förklarar Sven Smeets, chef för Volkswagen Motorsport.

Precis som Volkswagen tidigare utvecklat tävlingsbilar som gått att köpa ska elbilarna byggas för så kallade privatteam. Volkswagen ska också fortsätta att stötta de team som finns i dag, för bilar med förbränningsmotorer, med reservdelar.

Den första omedelbara följden blir att nya Volkswagen Golf TCR-bilen som utvecklats för säsongen 2020 inte kommer att byggas klart. Volkswagen väljer dock att fortsätta bygga rallybilen Polo GTI R5 men det blir inget fabriksstöd till rallyteam. Det framgår inte hur övriga märken inom Volkswagen-koncernen ska göra med sina motorsportsatsningar. Såväl Audi som Seat har omfattande motorsportprogram.

Jan-Erik Berggren

SLUT